

blandt dem, der betale sig nogenlunde godt. Derfor er det netop, at man tilstræber Forbindelsen og ønsker samme Sporvidde, som der nu en Gang er paa Randers-Hadsund Banen.

### Judenrigsministeren (Ingerslev):

Den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (Bramsen) mindede om, at Tanken om Jærnbaneanlægget i de vedkommende Egne var 18 Aar gammel, om jeg huffer ret, og at man efter 9 Aars Forløb var kommen til en delvis Løsning af Spørgsmaalet. Den første Tanke var, for saa vidt jeg forstod den ærede Taler ret, den, at man fra Aalborg over Hadsund vilde anlægge en Jærnbane til Randers; den Del af Spørgsmaalet, der var bleven løst for 9 Aar siden, var da Jærnbaneanlægget fra Randers til Hadsund, og det, man nu ønsker at løse, er Jærnbaneanlægget fra Aalborg til Hadsund. Det finder jeg meget naturligt. De ærede Forslagsstillere nævne særlig, at det var en Lokalbane, og at det derfor var forsvarligt, at Banelinien var noget bugtet og ikke gik i en direkte Retning; jeg giver de ærede Forslagsstillere ganske Ret deri. Man kan ikke kræve, at der ved en Jærnbane som denne skal tages de samme Hensyn, som ved de gennemgaaende Statsbaner, og jeg finder det berettiget at lade den være længere for derved at gavne Oplandet; i hvilken Grad dette er berettiget, kan jo være et andet Spørgsmaal; det følger af sig selv, at der godt til syvende og sidst kunde være Tale om at vælge en anden Linie end den, der her er foreslaet. Den ærede Taler nævnte endvidere, at Jærnbaneforslaget, hvad den finansielle Side angaar, er godt i Orden, og det indrømmer jeg er rigtigt, thi for saa vidt Udgiften vilde blive 200,000 Kr. pr. Banemil, er der tegnet 100,000 Kr., og det er netop det, jeg har nævnet, at der burde. Der burde være tegnet Halvdelen af Baneanlægget, saa kunde Statstilskuddet blive en Fjerdedel, og den anden Fjerdedel kunde tilvejebringes ved Præferentiaaktier. Det er den Regel, som er optaget i Koncessionsforslaget fra i Fjor, og som jeg vedtender mig; jeg tror, den er rigtig, naar man inden for Jærnbaneanlægget optager alle Udgifterne, baade til Ekspropriation og til Forrykning med Materiel og Inventar, altsaa hele Totalsummen, idet Beregningen er stillet saaledes, at Statstilskuddet bliver en Fjerdedel af det hele. Deraf følger saa, at hvis man anlægger Jærnbanen med et bredere Spor og altsaa dyrere, faar man et Statstilskud i Forhold til det dyrere Anlæg, altsaa et større Tilskud end til det billigere. Jeg tror alt-

saar nok at kunne tilfredsstille ærede Medlemmer, der ønskede Banen bredsporet, for saa vidt efter mit Skøn Statens Tilskud bør være større, naar man gaar til en bredere og dyrere Bane; end naar man gaar til en billigere. Naar den ærede Ordfører for Forslagsstillerne sagde, at efter hvad Ministeren udtalte forleden Dag, maatte denne Type kunne fremmes fra Regeringens Side, skal jeg svare dertil, at mine Betænkkeligheder ved at gøre det netop ligge i det Punkt, at den er smalsporet. Jeg ved ikke, hvilke Ytringer der ere faldne eller komne fra tidligere Indenrigsministre, men jeg har ikke Frygt for en Konkurrence mellem denne bugtede Bane og saa Statsbanen. Randers-Hadsund-Aalborg Banen er og bliver en lokal Bane; men som Forholdet er, maa jeg rigtig nok sige, at jeg finder det heldigst at anlægge en bredsporet Bane, fordi Randers-Hadsundbanen er bredsporet. Jeg sætter ikke dette i Forbindelse med Overfarten — det Spørgsmaal kan man lade ligge, jeg har ikke noget mod at udskyde det, det kommer nok en Gang af sig selv — men det er rigtigt nu ikke at præjudicere dette Spørgsmaal, og nu kan man dog sige sig selv, at man ikke kommer til et bedre Færge- og Broanlæg over Hadsund, hvis man har en smalsporet Bane paa den ene Side og en bredsporet paa den anden, hvorimod det følger af sig selv, at naar man har samme Spor til begge Sider, saa har man bedre og sikrere Forbindelse, hvad enten det bliver Bro eller Færge. Det er ikke i og for sig en Fejl, at Banen er smalsporet; det kunde være en meget rigtig Type der, hvis man blot ikke Syd for Fjorden havde den bredere Type; deri ligger det. For Statstilskuddet gives der en anden Proportion, enten man gaar til den stærkere Type eller til den svagere. Jeg har Grund til at være betænkelig ved at tage Sagen i Hænde ogsaa paa Grund af de Udtalelser, som fremkom fra Komiteen i dette Foraar, ja det var i Januar 1892, altsaa i Aar. Der siger Komiteen jo tydelig nok: I og for sig ønske vi en bredsporet Bane; men vi nøjes med en smalsporet, fordi vi tro, vi ikke kunne faa en bredsporet, og det navnlig ikke af Hensyn til det Statstilskud, vi kunne vente. For saa vidt Rigsdagen kan blive enig med mig, tror jeg imidlertid ikke, at der i saa Henseende vil være noget i Vejen, idet Tilskuddet jo vil være proportionalt i Forhold til Anlæggets Dyrhed, altsaa større til en bredsporet end til en smalsporet Bane. Det Offer, det vil medføre at anlægge en bredsporet Bane i Stedet for en smalsporet, er heller ikke saa stort, som det ærede Medlem mente.